Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 121 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2016

Met deze brief informeer ik u mede namens de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, de Minister van Defensie, de Minister van Veiligheid en Justitie, de Minister van Economische Zaken, de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Financiën, over de voortgang van de implementatie van de Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025 (verder: maritieme strategie).

De maritieme strategie is in januari 2015 door uw Kamer vastgesteld en heeft als doel om de internationale maritieme toppositie van Nederland te behouden en te versterken (Kamerstuk 31 409, nr. 70). De daarvoor te nemen maatregelen zijn vastgelegd in een rijksbrede beleidsagenda welke onderdeel uitmaakt van de maritieme strategie.
Na vaststelling van de maritieme strategie is de uitwerking van de rijksbrede beleidsagenda gestart. De rijksoverheid en de betrokken partijen uit de maritieme cluster werken daarbij constructief samen. Het gezamenlijk optrekken, kennis delen en ontwikkelingen volgen wordt door allen als waardevol ervaren. Veel acties zijn in gang gezet en zullen de komende periode tot concrete resultaten leiden. Bovendien wordt er momenteel een samenhangend pakket aan maatregelen voor de maritieme maakindustrie opgesteld.

Tegelijkertijd hebben de rijksoverheid en de maritieme cluster gezamenlijk geconstateerd dat voor het behouden en versterken van de internationale maritieme toppositie op onderdelen van het beleid een herprioritering nodig is. Deze moet ertoe leiden dat zo snel mogelijk een competitief en goed functionerend scheepsregister wordt gerealiseerd, dat wordt bijgedragen aan een gelijk speelveld van de havens met onze buurlanden en dat de afstemming tussen overheid en maritieme cluster, in de keten beleid, uitvoering en handhaving, wordt geoptimaliseerd.

kst-31409-121
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Hieronder wordt kort ingegaan op de maatregelen die de afgelopen periode zijn genomen in het kader van de uitwerking van de maritieme strategie. De maatregelen hebben betrekking op:
– Innovatie binnen de Nederlandse maritieme cluster
– De Nederlandse handelspositie
– De arbeidsmarkt voor de Nederlandse maritieme cluster
– Veiligheid en Milieu
In de bijlage treft u per onderwerp nadere informatie aan.

Innovatie binnen de Nederlandse maritieme cluster

De innovatiekracht van de Nederlandse maritieme cluster wordt versterkt doordat:
– De rijksoverheid internationaal zo veel mogelijk inzet op doelregelgeving zodat meer flexibiliteit en ruimte voor innovatie ontstaat;
– De keten van nautische dienstverlening wordt gemoderniseerd zodat de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens wordt versterkt;
– De rijksoverheid en partijen uit de maritieme cluster samen verkennen hoe de kennisbasis voor maritiem onderzoek kan worden versterkt, zodat specifieke maritieme kennis behouden blijft en de maritieme cluster optimaal gebruik kan maken van de mogelijkheden van de topsectoren. Hierover ontvangt u een separate brief naar aanleiding van de motie (met Kamerstuk 31 409, nr. 96) van de Kamerleden Jacobi en Cegerek[1];
– De rijksoverheid samen met het bedrijfsleven in kaart zal brengen welke stappen genomen moeten worden voor een betere aansluiting op Europese Research Development & Innovation regelingen, zodat de maritieme cluster beter kan profiteren van Europese onderzoeksfinanciering;
– De maritieme cluster en de betrokken overheden bij de Internationale Water Ambitie (IWA) kansen voor internationale innovatie signaleren en daaraan uitwerking geven binnen het kader van een integrale water-aanpak voor stedelijke delta's;
– De rijksoverheid optreedt als launching customer in de programma's van de Koninklijke Marine en de Rijksrederij.

De Nederlandse handelspositie

De handelspositie van de Nederlandse maritieme cluster wordt verbeterd doordat:
– In aanvulling op reeds genomen maatregelen onderzocht wordt hoe het functioneren van het Nederlandse scheepsregister kan verbeteren, zodat de aantrekkelijkheid van Nederland als vlaggenstaat wordt vergroot;
– De aanvraagprocedure voor de afgifte van vergunningen en ontheffingen door de Inspectie Leefomgeving en Transport wordt gedigitaliseerd en de toezichtslasten verder worden teruggedrongen door intensievere samenwerking tussen toezichthouders;
– De maritieme cluster expliciet is benoemd in de Nederlandse Internationale Waterambitie (IWA), zodat in de uitvoeringsprogramma's daarvan (onder andere het programma Partners voor Water) meer ruimte komt om samen met de maritieme cluster kansen vorm te geven.

---

[1] Om tot een betere uitvoering van de motie te komen wordt voorgesteld de uitvoeringstermijn met drie maanden te verlengen tot 1 oktober 2016.

De arbeidsmarkt voor de Nederlandse maritieme cluster

De arbeidsmarkt voor de Nederlandse maritieme cluster wordt verbeterd doordat:

- Betrokken partijen uit de maritieme cluster de relevante arbeidsmarktthema's uit de maritieme strategie hebben vertaald naar concrete lange termijn doelen en maatregelen op het gebied van opleidingsbeleid («leren in de maritieme sector»), arbeidsmarktbeleid («werken in de maritieme sector») en arbeidsmarkt communicatiebeleid («kiezen voor de maritieme sector»);
- De Minister van OCW inzet op een kwaliteitsslag in het ook voor de maritieme cluster van belang zijnde mbo en hbo onderwijs.

Veiligheid en Milieu

Veiligheids- en milieuaspecten van de maritieme cluster worden verbeterd doordat:

- Bevrachtingskantoren, rederijen en scheepseigenaren in de binnenvaart het «Platform Zero Incidents» hebben opgericht, dat zich richt op het voorkomen van incidenten;
- Met het oog op veiligheidsdreigingen in Kustwacht verband zowel interdepartementaal als internationaal wordt samengewerkt aan een versterkte informatiepositie over de scheepvaartsector;
- Ten aanzien van gewapende particuliere beveiliging aan boord van Nederlandse zeeschepen door het kabinet in december 2015 een beleidsstandpunt is opgesteld en aan uw Kamer gestuurd. Dit beleidsstandpunt wordt op diverse momenten met uw Kamer besproken;
- Een interdepartementaal protocol is vastgesteld voor communicatie bij dreiging en levelverhogingen voor zeeschepen en havens;
- De effecten van voorgenomen beleidsmaatregelen voor de milieuprestaties van de binnenvaartvloot in West-Europa zijn doorgerekend. Dit dient als basis voor de Nederlandse inzet richting EU en de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) voor verdere verduurzaming van de binnenvaart.

Een jaar werken aan de maritieme strategie heeft geleerd dat het uitvoering geven aan de ambitie van de maritieme strategie een dynamisch proces is, waarbij het noodzakelijk kan zijn om periodiek de genomen acties te herijken om koers te houden op een internationale maritieme toppositie.

Tijdens een tweede maritieme topconferentie dit najaar zal ik de voortgang van de maritieme strategie weer bespreken met de partijen van de maritieme cluster. Vanzelfsprekend zal ik ook uw Kamer periodiek over de voortgang informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

– Voortgang Maritieme Strategie –

Innovatie

Innovatie is één van de speerpunten uit de maritieme strategie. Het grote belang voor de maritieme cluster blijkt uit de investeringen in Research & Development (R&D) door de maritieme cluster. In 2014 werd 4,2% van de door de cluster gegenereerde toegevoegde waarde aan R&D besteed, terwijl het gemiddelde in Nederland 2% bedroeg[2]. De maritieme cluster investeerde daarmee tweemaal zoveel in R&D als gemiddeld in Nederland.

Om de innovatiekracht van de Nederlandse maritieme cluster verder te versterken hebben rijksoverheid en partijen uit de maritieme cluster de afgelopen periode samen aan de volgende maatregelen uit de rijksbrede beleidsagenda gewerkt.

– Resultaatgerichte regelgeving

De snelle technologische ontwikkelingen binnen de maritieme cluster vragen om doelregelgeving en experimenteerruimte. De rijksoverheid zet zich hiervoor in, maar de mogelijkheden op nationaal niveau zijn beperkt doordat afspraken die relevant zijn voor de maritieme cluster veelal op internationaal niveau tot stand komen. Daarom richten de inspanningen van de rijksoverheid zich vooral op het benutten van de kansen die het internationale niveau biedt. Een aantal voorbeelden illustreert dit.

Binnen de internationale context laat de regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ruimte voor toepassing van zogenoemde gelijkwaardige of alternatieve voorzieningen (equivalent/alternative arrangements). Dit biedt ruimte voor innovatie op nationaal niveau. Wanneer uit onderzoek naar voren komt dat met innovatieve toepassingen hetzelfde veiligheidseffect behaald wordt als met de betreffende IMO regels, is de rijksoverheid bereid de alternatieve voorziening bij de IMO aan te melden. Dit is onder meer gebeurd bij de toepassing van ontluchtingskappen.

Verder draagt Nederland waar mogelijk bij aan de ontwikkeling van doelregelgeving in IMO, bijvoorbeeld bij de voorschriften voor reddingsmiddelen aan boord van zeegaande schepen. Deze inzet richt zich op ontwikkeling van functionele eisen met bijbehorende prestatiecriteria waaraan (in de toekomst) op twee manieren voldaan kan worden. Enerzijds door te voldoen aan de (huidige) conventionele prescriptieve eisen, anderzijds door aan te tonen dat het systeem voldoet aan de functionele eisen en de prestatiecriteria.

In Europees verband heeft Nederland tot slot met succes een discussie geëntameerd over toekomstige regelgeving die ruimte moet bieden voor flexibilisering van de bemanningssamenstelling voor binnenvaartschepen. Als deze regelgeving in werking treedt kan in de toekomst bij de bemanningssamenstelling onder andere beter rekening gehouden worden met de technologische staat van het schip.

Aan de toepassing van doelregelgeving en experimenteerruimte is ook verantwoordelijkheid voor het bedrijfsleven verbonden, namelijk om aan de overheid aan te tonen dat de beoogde doelstellingen van de regelgeving worden bereikt. Zo mag toepassing van doelregelgeving bijvoorbeeld niet tot verslechtering van de veiligheid leiden.

[2] De Nederlandse Maritieme Cluster. Monitor 2015.

Resultaatgerichte regelgeving betekent overigens niet alleen minder of andersoortige regels, maar ook ondersteuning van innovaties met nieuwe regelgeving. Zo werkt het Ministerie van IenM, zowel binnen de IMO als binnen de CCR, aan een integraal regelgevend kader dat schoon en veilig gebruik van LNG mogelijk maakt. In IMO is de «International Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels» (IGF Code) vastgesteld, waarin de internationale regelgeving voor zeeschepen die LNG als brandstof gebruiken is vastgelegd. Deze code treedt op 1 januari 2017 in werking. Definitieve besluitvorming over een vergelijkbaar regelgevend kader voor de binnenvaart is in 2015 in de CCR aangenomen. De nationale wetgeving treedt eind 2016 in werking.

– Innovatie van nautische dienstverlening

Voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens is een efficiënte en vernieuwende nautische dienstverlening van belang. Als vervolg op eerdere initiatieven vanuit het loodswezen en de rijkshavenmeesters is er in 2015 een innovatiedag georganiseerd tussen deze partijen en het Ministerie van IenM. Ter voorbereiding hierop is door het adviesbureau Dialogic een gespreksnotitie voorbereid waarin een kader voor innovatie is geschetst, een beeld wordt gegeven van innovaties bij met name het loodswezen en hoe innovatief ingespeeld kan worden op trends. Tijdens de innovatiedag is geconstateerd dat voor echte vernieuwing de gehele nautische keten beschouwd zou moeten worden met het loodswezen en de rijkshavenmeesters als belangrijke spelers. Afgesproken is dat gezamenlijk een traject gestart zal worden om het (sociale) innovatieve vermogen in de keten van nautische dienstverlening te versterken. Het Ministerie van IenM zal dit faciliteren door het proces te ondersteunen en waar nodig en mogelijk obstakels in wet- en regelgeving weg te nemen. Ook is het Ministerie van IenM voornemens om in de nieuwe regelgeving die ziet op een uniformering en vereenvoudiging van het huidige loodsplichtstelsel (Loodsplicht nieuwe stijl), ruimte te bieden aan experimenten op het gebied van de loodsplicht.

– Het versterken van de kennisbasis voor maritiem onderzoek

De maritieme cluster heeft haar sterke positie mede te danken aan de beschikbaarheid van een goede kennisinfrastructuur met goed samenwerkende kennisinstituten. Daarbij is het belangrijk dat de maritieme cluster optimaal gebruik maakt van de mogelijkheden binnen de topsectoren. In dit verband hebben de rijksoverheid en partijen uit de maritieme cluster afgesproken dat zij samen zullen verkennen hoe het maritiem onderzoek versterkt kan worden. Hierover ontvangt u een separate brief naar aanleiding van de motie (met Kamerstuk 31 409, nr. 96) van de Kamerleden Jacobi en Cegerek.

– Betere aansluiting op Europese Research Development & Innovation regelingen

De Europese maritieme sector heeft in 2014 de krachten gebundeld door het opzetten van de research association «Vessels for the Future». De organisatie heeft zich tot doel gesteld om bindende publiek private samenwerking op te zetten met de Europese Commissie om de Europese maritieme onderzoeksagenda te ontwikkelen en daar financiering voor beschikbaar te krijgen. Dit streven is de afgelopen periode vanuit de rijksoverheid ondersteund. De Europese Commissie is momenteel echter terughoudend bij het invoeren van nieuwe geformaliseerde publiek private samenwerking (joint undertakings). Daarom zal de rijksoverheid de komende periode in overleg met het bedrijfsleven in kaart brengen welke effectieve vervolgstappen richting Brussel genomen kunnen worden.

– De rijksoverheid als launching customer

De rijksoverheid treedt op als «launching customer» in de programma's van de Koninklijke Marine en de Rijksrederij. Het Topconsortium Kennis en Innovatie Maritiem van de Topsector Water zal in dit kader bijzondere aandacht besteden aan de drie vervangingsprogramma's van de Koninklijke Marine: de fregatten, onderzeeboten en mijnenjagers. In samenwerking met de brancheorganisatie Netherlands Maritime Technology wisselt de Rijksrederij kennis, innovaties en ervaringen uit met de markt bij de uitvoering van haar vervangingsprogramma.

Voor het Ministerie van Defensie lopen er bij TNO en MARIN een aantal specifieke kennisontwikkelingsprogramma's, gekoppeld aan de taken van de Koninklijke Marine. Daarnaast bestaat er een convenant[3] tussen het Ministerie van Defensie en het Nederlandse Marinebouwcluster. Hiermee is de Kennisgroep Nederlandse Marinebouw opgericht. De groep bundelt de inspanningen van Defensie en de Defensie-industrie om de benodigde kennis voor het ontwikkelen en bouwen van varende militaire eenheden te behouden voor Nederland.

De Rijksrederij, samen met haar opdrachtgevers Rijkswaterstaat, Economische Zaken, Douane en Kustwacht, startte vorig jaar een proef met het bijmengen van biobrandstof, waarmee invulling wordt gegeven aan de Duurzame Brandstofvisie. Dit jaar is deze proef opgeschaald naar twaalf zeegaande schepen waarmee de Rijksrederij structureel een absolute CO2-reductie van 8–10% realiseert ten opzichte van 2011. Voor de nieuw te bouwen schepen wil de Rijksrederij anticiperen op toekomstige normering voor verbrandingsmotoren, zoals deze een beslag gaat krijgen in de EU-richtlijn «Non-Road Mobile Machinery». Daarnaast werkt Rijkswaterstaat met Deltares samen aan de kennisontwikkeling op het gebied van autonoom varende meetvaartuigen.

Deze initiatieven sluiten aan bij de Defensie Industrie Strategie. Dit is het document waarin de ministeries van Defensie en Economische Zaken gezamenlijk hun beleid voor een sterke en innovatieve defensiegerelateerde industrie hebben vastgelegd.

De Nederlandse handelspositie

In de beleidsagenda van de maritieme strategie is een aantal maatregelen genoemd ter verbetering van de Nederlandse handelspositie. Om de handelspositie van de Nederlandse maritieme cluster verder te versterken hebben rijksoverheid en partijen uit de maritieme cluster de afgelopen periode samen aan de volgende maatregelen uit de rijksbrede beleidsagenda gewerkt.

– Nederlands scheepsregister

Een aantrekkelijk register om bedrijfsmatig geëxploiteerde zeeschepen onder Nederlandse vlag te brengen en goede voorlichting over (de interpretatie van) nautische regelgeving vergroten de aantrekkingskracht van Nederland als vlaggenstaat[4].

---

[3] Convenant van 17 september 2012, getekend door de Staat der Nederlanden vertegenwoordigd door het Ministerie van Defensie en het Nederlandse Marinebouwcluster, vertegenwoordigd door Damen, Thales, Imtech en het Maritiem Kennis Centrum.

[4] Een actuele ontwikkeling die volgens HISWA/KVNR kan bijdragen aan het volume van het Nederlandse scheepsregister, is het Commercial Cruising Vessel project van deze partijen, dat voorziet in het onder Nederlandse vlag brengen van commercieel geëxploiteerde superjachten.

In de maritieme strategie is geconstateerd dat het Nederlandse scheepsregister in een aantal opzichten minder competitief is dan registers van andere landen. Vanwege het belang van een goed functionerend register wordt daarom gewerkt aan verbeteringen. De Inspectie Leefomgeving en Transport richt zich daarbij op het terugdringen van de doorlooptijd van aanvragen en registratieverzoeken en het voorkomen van administratieve fouten bij aanvrager en behandelaar. Daarnaast werkt de Inspectie Leefomgeving en Transport aan de ontwikkeling van digitale dienstverlening. Daarbij ontwikkelt zij in samenwerking met de gebruiker een nieuw digitaal systeem voor het aanvragen en behandelen van vergunningen en ontheffingen. Verder wordt in het reeds eerder bij uw Kamer ingediende voorstel voor een Rijkswet nationaliteit zeeschepen ook de registerfunctie geregeld en wordt de rolverdeling tussen het Kadaster en de Inspectie Leefomgeving en Transport geoptimaliseerd. Dit zal resulteren in administratieve lastenverlichting en een efficiëntere dienstverlening voor gebruikers.

Ook het Kiwa Register BV, dat verantwoordelijk is voor de afgifte van bemanningscertificaten, richt zich op verbetering van de dienstverlening. Onder meer door in samenwerking met een gebruikersgroep (reders) te bezien waar verbetermogelijkheden liggen.

In aanvulling op de in gang gezette verbeteringen wordt met vertegenwoordigers van de gebruikers van het register[5] en de bij het registratieproces betrokken partijen, een extern onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om met name de dienstverlening van het scheepsregister verder te verbeteren. In het onderzoek wordt de vraag meegenomen welke verbeteringen mogelijk zijn in de keten beleid, uitvoering en handhaving bij de samenwerking met de maritieme cluster en of het wenselijk is om te komen tot een 24/7-dienstverlening voor het in- en uitvlaggen van zeeschepen. Het onderzoek wordt na de zomer afgerond.

– Level Playing Field

Voor de maritieme cluster is een Level Playing Field van groot belang. Het adresseren van handelsbarrières heeft daarom prioriteit, evenals versterking van de internationale samenwerking tussen inspectiediensten. Daarnaast wordt gewerkt aan het voorkomen en wegnemen van ongelijke marktomstandigheden ten gunste van een gelijk speelveld tussen de Nederlandse zeehavens en de zeehavens in onze buurlanden en van oneerlijke handelspraktijken binnen en buiten Europa. Op deze vlakken zijn inmiddels verschillende acties genomen.

Door de maritieme cluster wordt inbreng geleverd voor het overleg tussen Europa en Amerika in het kader van de TTIP onderhandelingen die er op gericht zijn de restricties van de Amerikaanse Jones Act te verlichten.

Met als doel om te komen tot een gelijk speelveld is de Inspectie Leefomgeving en Transport op internationaal niveau actief om het toezicht op de naleving te uniformeren en samen te werken met andere toezichthouders. Dit heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat op Europees niveau eenduidige afspraken zijn gemaakt over het aantal zwavelinspecties, het aantal monsternames en de selectiecriteria voor te inspecteren schepen. Ook werkt Nederland samen met België bij milieucontroles op open zee

[5] Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de HISWA en de Vereniging van Waterbouwers.

met kustwachtvliegtuigen en neemt initiatief om met andere landen tot uniforme inspecties te komen voor handhaving van de zwavelnorm[6].

Naast het terugdringen van toezichtlasten zijn uiteraard ook de toezichttarieven van belang. Het effect van de toezichttarieven op de ladingstromen in de Nederlandse zeehavens is onderwerp van talloze besprekingen met uw Kamer geweest. De Staatssecretaris van Economische Zaken heeft in het Algemeen Overleg van 10 december 2015 aan uw Kamer laten weten aanvullend onderzoek te doen naar de tarieven en tariefsystemen in de omliggende landen en te bezien of de huidige tarieven en tariefstellingen op juiste wijze overeenkomen met de uitgangspunten van het kabinetsstandpunt «Maat Houden» (Kamerstuk 33 835, nr. 30). De resultaten van dit onderzoek worden direct na het reces aan uw Kamer aangeboden. Tegelijkertijd is het opdrachtenpakket van het Ministerie van Economische Zaken aan de NVWA doorgelicht en is een onderzoek uitgevoerd naar welke efficiencyverbeteringen bij de NVWA nog kunnen worden gerealiseerd en in welk tempo de besparingen, zoals opgenomen in het Plan van Aanpak, kunnen worden geëffectueerd. De Tweede Kamer heeft de resultaten van de doorlichting opdrachtenpakket en het onderzoek naar efficiency op 27 mei 2016 van de Staatssecretaris van Economische Zaken ontvangen (Kamerstuk 33 835, nr. 33).

Tot slot is van belang te melden dat de Europese Commissie onlangs aan Nederland heeft opgedragen om de bestaande vrijstelling van de vennootschapsbelastingplicht met ingang van 1 januari 2017 te beëindigen. Door gesprekken met de Europese Commissie waarin de belangen van de Nederlandse zeehavens zeer nadrukkelijk over het voetlicht gebracht zijn, is het opheffen van de vrijstelling een jaar uitgesteld. Desondanks blijven de vennootschapsbelastingvrijstellingen en andere staatssteun in de ons omringende landen vooralsnog in stand. Zodoende zal Nederland zich voegen in het beroep dat de gezamenlijke zeehavens tegen het besluit van de Europese Commissie hebben aangespannen. Daarnaast beziet het kabinet welke effecten deze maatregel heeft op de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en of flankerende maatregelen gewenst zijn.

– Handelsbevordering

De Nederlandse maritieme cluster is een belangrijke exportsector voor Nederland. In 2014 bedroeg de totale export van de maritieme cluster ca. € 22,5 miljard. De cluster heeft daarmee een aandeel van 4% in de totale Nederlandse export aan goederen en diensten[7]. Voor sectoren zoals de maritieme maakindustrie en de offshore is de buitenlandse afzetmarkt cruciaal om schepen, onderdelen of diensten te verkopen. Ruim tweederde van de totale omzet wordt in het buitenland gerealiseerd.

Gezien het belang voor de Nederlandse exportpositie is de maritieme cluster inmiddels expliciet benoemd in de Nederlandse Internationale Water Ambitie, de IWA. In de uitvoeringsprogramma's onder de IWA komt daarmee ruimte voor het indienen van voorstellen van de maritieme cluster die gewogen worden op hun bijdrage aan lokale ontwikkeling en de internationale concurrentiepositie van Nederland. Hiertoe heeft de maritieme cluster een vervolg ontwikkeld op het hotspotsprogramma 2012 – 2015, dat mocht rekenen op financiële bijdragen van de rijksoverheid. Gezien het succes daarvan zal het nieuwe programma 2016 – 2018, zich richten op een drietal regio's, die naar het oordeel van de

---

[6] Zwavelnorm: per 1 januari 2016 geldt voor de Noordzee een maximaal toelaatbaar zwavelgehalte van 0,1% voor scheepsbrandstof.
[7] De Nederlandse Maritieme Cluster. Monitor 2015.

maritieme sector marktpotentie hebben. Het gaat hierbij om de regio's Zuid-Oost Azië, Golf van Mexico en de Arabische Golf. In dit verband is het afgelopen jaar een marktonderzoek uitgevoerd naar de marktpotentie van Indonesië en Myanmar en is wat betreft Indonesië een MOU ondertekend waarmee de marktkansen voor Nederlandse bedrijven worden vergroot. De rijksoverheid zal trachten ook het nieuwe hotspots-programma te faciliteren via het Partners voor Water programma.

Verder is inmiddels afgesproken dat de maritieme cluster zijn exportpromotie agenda nadrukkelijker zal coördineren en kenbaar maken binnen de Topsector Water. Omgekeerd zal van de kant van de rijksoverheid nog meer ingezet worden op een sterke rol voor maritiem bij exportpromotie. Het gaat hierbij om afstemming van de strategische reisagenda van het kabinet, maar ook om bekendheid van en toegang tot beschikbare instrumenten zoals het bovengenoemde Partners voor Water programma. Eind 2015 heeft onder leiding van het Ministerie van IenM een handelsmissie naar Noord-Brazilië plaatsgevonden. De handelsmissie had als doel om voor de maritieme sector de exportpromotie te bevorderen en 13 Nederlandse bedrijven hebben succesvol ingespeeld op de mogelijkheden op het gebied van logistiek en binnenvaart in de snelst groeiende regio van Brazilië.

Tot slot blijft belangrijk dat de sector zichzelf verder ontwikkelt door het uitwisselen van best practices tussen bedrijven die in het buitenland opereren en door het delen van kennis tussen bedrijven die al in het buitenland actief zijn en bedrijven die internationale ambities hebben.

– Werkprogramma maritieme maakindustrie

Ter nadere uitwerking van de in de maritieme strategie opgenomen rijksbrede beleidsagenda zijn werkprogramma's opgesteld voor zeevaart en binnenvaart. Deze zijn medio 2015 ambtelijk vastgesteld. Een werkprogramma zeehavens werd al medio 2014 vastgesteld. De werkprogramma's zijn dynamisch in de zin dat regelmatig wordt bepaald of bijstelling nodig is.

In navolging van bovengenoemde werkprogramma's zal in 2016 het werkprogramma voor de maritieme maakindustrie gereed komen. Dit werkprogramma is een gezamenlijk document van betrokken partijen uit de maritieme cluster[8] en de rijksoverheid en heeft als ambitie om in krachtige publiek-private samenwerking bij te dragen aan het behouden en uitbouwen van de internationale positie van de Nederlandse maritieme maakindustrie. Om deze ambitie te realiseren is ervoor gekozen om versterkt in te zetten op de maatschappelijke opgaven op het gebied van duurzaamheid. Hierbij is aandacht voor de innovatiekracht, de internationale concurrentiekracht en een integraal Human Capital beleid. Op elk van deze thema's zijn concrete acties en maatregelen geformuleerd. Het werkprogramma loopt van 2016 tot en met 2018.

– Overig

In opdracht van het Ministerie van IenM is door onderzoeksbureau Panteia een middellangetermijnprognose gemaakt voor het ladingvolume in de binnenvaart. Het rapport is ook ter beschikking gesteld aan de CCR ten behoeve van de Marktobservatie die opgesteld wordt ter ondersteuning

[8] Netherlands Maritime Technology, Nederland Maritiem Land, KVNR, IRO, HISWA en Bedrijfsleven.

van de sector bij bedrijfseconomische beslissingen. Het rapport wordt uw Kamer als bijlage bij deze brief aangeboden[9].

De arbeidsmarkt voor de Nederlandse maritieme cluster

Volgens de meest recente cijfers deed de maritieme cluster het in 2014 beter dan de Nederlandse economie: het aantal werkzame personen in Nederland daalde met circa 0,2%, terwijl de totale werkgelegenheid (direct en indirect) in de maritieme cluster steeg met 3,2%[10]. Ook de situatie op de arbeidsmarkt was in 2014 voor de meeste sectoren stabiel, dat wil zeggen dat zich weinig tot geen knelpunten voordeden in de personeelsvoorziening. Niettemin is de toekomstige arbeidsmarktsituatie in de meeste maritieme sectoren onzeker en verwachten veel bedrijven problemen met het verkrijgen van voldoende gekwalificeerd technisch personeel als de economie verder aantrekt.

In de rijksbrede beleidsagenda van de maritieme strategie is een aantal thema's geadresseerd dat relevant is voor de toekomstige arbeidsmarktsituatie. De thema's zijn door de betrokken partijen uit de maritieme cluster vertaald naar lange termijn doelen, die mede zijn gebaseerd op de zogenaamde «arbeidsmarktmonitor», die in opdracht van de maritieme cluster is opgesteld en in 2015 voor het eerst verscheen.

Er zijn doelstellingen geformuleerd voor:
- Opleidingsbeleid – leren in de maritieme sector
- Arbeidsmarktbeleid – werken in de maritieme sector
- Arbeidsmarktcommunicatie beleid – kiezen voor de maritieme sector

– Opleidingsbeleid – leren in de maritieme sector

De maritieme sector werkt aan een duurzame maritieme onderwijsinfrastructuur met doorlopende leerlijnen. Deze infrastructuur, waarbinnen onderwijsclusters en bedrijfsleven nauw samenwerken, moet jongeren aanspreken en een brede basis bieden voor een carrière in de maritieme sector.

Uit interviews van clusterpartijen blijkt dat over de aansluiting tussen het maritieme (beroeps)onderwijs en de beroepspraktijk over het algemeen positief wordt geoordeeld. Ook zijn de afgelopen jaren voor de meeste maritieme beroepsopleidingen doorlopende leerlijnen tot stand gebracht, van mbo tot wo. Als belangrijkste aandachts- en verbeterpunten voor de toekomst worden gezien:
- Een sterkere betrokkenheid van het bedrijfsleven bij de ontwikkeling van de maritieme opleidingen;
- Het bevorderen van docentstages en meer samenwerking tussen scholen (roc's en hogescholen) bij het tegengaan van docenttekorten;
- De aanwezigheid van voldoende stageplaatsen voor toekomstig maritiem personeel (zie nader Vaarstageplaatsen hieronder);
- Het bevorderen van de mogelijkheden tot een leven lang leren;
- Een meer systematische inventarisatie van innovaties en gevolgen daarvan voor de vraag naar personeel, zowel kwantitatief als kwalitatief.

De Minister van OCW zet in op een verdere kwaliteitsslag in mbo en hbo. Haar brief *«Ruim baan voor vakmanschap: een toekomstgericht mbo»* (Kamerstuk 31 524, nr. 207) en de *«Strategische Agenda Hoger Onderwijs en Onderzoek 2015–2025, De waarde(n) van weten»* (Kamerstuk 31 288, nr.

---

[9] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[10] De Nederlandse Maritieme Cluster. Monitor 2015.

481), bevatten maatregelen om de samenwerking in de onderwijsketen en de verbindingen met de arbeidsmarkt een kwaliteitsimpuls te geven en het onderwijs te vernieuwen.

Vaarstageplaatsen

De sectoren zeescheepvaart en waterbouw worden momenteel geconfronteerd met een groot tekort aan stageplaatsen. De toegenomen instroom van studenten in de zeevaartopleidingen leidt tot een grotere vraag naar vaarstageplaatsen. Allereerst moet hiervoor op sectorniveau een oplossing worden gevonden met als doel een betere aansluiting van de instroom van studenten op de beschikbare stageplaatsen. Daarnaast zal de rijksoverheid bezien welke speelruimte er internationaal bestaat voor een nog intensiever gebruik van moderne technologieën zoals simulatoren.

– Arbeidsmarktbeleid – werken in de maritieme sector

In de maritieme strategie is het belang van het behoud van maritiem personeel benadrukt. Niet alleen voor de continuïteit van bedrijven, maar ook voor het behoud van hoogwaardige maritieme kennis voor Nederland. Dit betekent dat bedrijven in de cluster, zowel grote als MKB-ondernemingen, hun medewerkers ontwikkelkansen en loopbaanperspectief dienen te bieden en dat de mogelijkheden tot arbeidsmobiliteit binnen de Nederlandse maritieme cluster moeten worden vergroot. Daarmee kan ook de duurzame inzetbaarheid van werknemers worden vergroot. Om de arbeidsmobiliteit binnen de maritieme cluster te vergroten zijn de volgende afspraken gemaakt:
– Bedrijven en maritieme sectoren gaan met elkaar in gesprek over de mogelijkheden van arbeidsmobiliteit tussen de sectoren;
– Bedrijven en maritieme sectoren zullen de mogelijkheden en belemmeringen in kaart brengen die een rol spelen bij arbeidsmobiliteit voor zover het gaat om niet-wettelijke beperkingen (dat wil zeggen aspecten die betrekking hebben op de arbeidsinhoud, arbeidsvoorwaarden en de arbeidsomstandigheden. Deze kunnen per sector verschillen).

– Arbeidsmarkt communicatiebeleid – kiezen voor de maritieme sector

Via het arbeidsmarkt communicatiebeleid van bedrijven, branches en onderwijs wordt de keuze voor een maritieme carrière bij doelgroepen gepromoot. Daarbij ligt de focus op instroom van jongeren en zij-instromers. In 2015 hebben diverse bedrijven en brancheorganisaties verschillende acties uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn «zeebenen gezocht», workshops (onder andere tijdens Sail Amsterdam), gastlessen en andere initiatieven. Daarmee zijn inmiddels duizenden jongeren bekend gemaakt met de maritieme sector en de opleidingsmogelijkheden.

Veiligheid en Milieu

Veiligheid en milieu zijn belangrijke voorwaarden voor duurzame economische groeimogelijkheden van de maritieme cluster. Ter bevordering van veiligheid en milieu hebben de rijksoverheid en partijen uit de maritieme cluster de afgelopen periode samen aan de volgende maatregelen uit de rijksbrede beleidsagenda gewerkt.

1. Nautische veiligheid

De maritieme strategie benadrukt het belang van een professionele veiligheidscultuur, een goede ongevalsregistratie en eigen verantwoordelijkheid voor veiligheid van gebruikers en het bedrijfsleven.

Om hieraan invulling te geven delen bevrachtingskantoren, rederijen en scheepseigenaren sinds medio 2015 op anonieme basis kennis over incidenten in de binnenvaartindustrie via het Platform Zero Incidents. Door lering te trekken en maatregelen te treffen wordt herhaling in de toekomst zo veel mogelijk voorkomen. Het Platform Zero Incidents levert daarmee een bijdrage aan een breed gedragen streven binnen de sector naar nul incidenten in de binnenvaart.

Verder werken overheden, havens, binnenvaartsector en recreatievaartsector samen aan een veilig gemeenschappelijk gebruik van de Nederlandse vaarwegen door beroeps- en recreatievaart[11] en aan optimalisering van de scheepsongevallen registratie.

2. Veiligheidsdreigingen

De maritieme strategie onderstreept het belang van gezamenlijke beeldopbouw, effectieve informatie-uitwisseling, coördinatie en de afstemming van acties en maatregelen. Informatie Gestuurd Optreden (IGO) staat hierin centraal, zowel in interdepartementaal- als in internationaal verband. De afgelopen periode zijn de volgende stappen gezet.

Aan de beoogde ontwikkeling van een versterkte informatiepositie ten aanzien van de scheepvaartsector wordt primair in Kustwachtverband gewerkt. De Nederlandse Kustwacht fungeert daarbij als spil van een netwerkorganisatie met ketenpartners (departementen en diensten), waaronder de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Veiligheid en Justitie, Defensie, Economische Zaken en Financiën. Een steeds betere Maritime Situational Awareness is onontbeerlijk. In de afgelopen periode is daarom een traject gestart om de bestaande organisatieonderdelen van de Kustwacht, het Joint Rescue Coordination Center en het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) verder te ontwikkelen en te integreren tot een volwaardig Maritiem Operatie Centrum. Het traject «Modernisatie Kustwacht Programma» voorziet in deze modernisatie en een nog intensievere samenwerking tussen de Kustwacht stakeholders (departementen en diensten). In de aanloop naar het EU-voorzitterschap heeft Nederland voorgesteld om best practices te delen op het gebied van informatiedeling ten behoeve van maritieme veiligheid. Dit heeft tijdens het Nederlandse voorzitterschap verder gestalte gekregen, onder andere door het bezoek van de «Friends of the Presidency voor de EU Maritieme Veiligheidsstrategie» aan het Kustwachtcentrum in Den Helder.

Ten aanzien van gewapende particuliere beveiliging aan boord van Nederlandse schepen heeft het kabinet in december 2015 een beleidsstandpunt aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden. Dit beleidsstandpunt wordt op diverse momenten met uw Kamer besproken.

Ten behoeve van de Nederlandse uitvoering van de International Ship & Port Facility Security Code, is onder regie van het Ministerie van IenM een interdepartementaal protocol voor communicatie bij dreiging en levelverhogingen voor zeeschepen en havens opgesteld en vastgesteld. Daarnaast is, met name ten behoeve van optimale informatie-uitwisseling, een expertgroep ingesteld, onder gezamenlijk voorzitterschap van het Ministerie van IenM en de NCTV. Hierin hebben, naast de relevante overheidspartijen, ook experts uit de sector zitting, waarbij de bij partijen beschikbare informatie in vertrouwen wordt gedeeld. Dit kan leiden tot het uitsturen van een waarschuwing aan Nederlandse zeeschepen en/of de opdracht tot het verhogen van de beveiligingsmaatregelen aan boord. Sinds begin 2015 zijn er via het Kustwachtcentrum meerdere waarschu-

[11] De samenwerking vindt plaats in het kader van het project «Varen Doe Je Samen».

wingsberichten voor Nederlandse zeeschepen uitgestuurd betreffende de veiligheidssituatie in buitenlandse wateren.

De Nederlandse rijksoverheid heeft hiermee haar verantwoordelijkheid in de informatieverstrekking richting reders actief ingevuld. Dat ontslaat sectorpartijen nadrukkelijk niet van hun eigen verantwoordelijkheid om zich goed op de hoogte te stellen van de veiligheidssituatie in gebieden waar Nederlandse koopvaardijschepen doorheen of naartoe varen. Daartoe behoort onderzoek in alle beschikbare openbare bronnen. De Nederlandse rijksoverheid is verantwoordelijk om relevante informatie uit niet-openbare (overheid-)bronnen te bezien op relevantie voor de scheepvaart en kan alleen waarschuwingen voor een bepaald gebied afgeven als zij beschikt over relevante dreigingsinformatie. Veel van die informatie moet komen (of vormt «bijvangst») uit kerntaken die niet specifiek op scheepvaart zijn gericht, zoals contra-terrorisme en militaire missieondersteuning.

3. Milieuprestaties binnenvaart

De Europese emissienormen voor NO_x en fijn stof voor *«non-road mobile machinery»,* waaronder ook binnenvaartmotoren vallen, worden aangescherpt. De onderhandelingen tussen de Europese Commissie, de Raad en het parlement hieromtrent, zijn in de fase van afronding. Formele vaststelling van de normen moet nog plaatsvinden. Met de aanscherping van normen komen nieuwe binnenvaartmotoren op het niveau van de Amerikaanse EPA-norm Tier 4, met een extra norm voor fijn stof. Naar verwachting gaan de nieuwe normen in 2019 gelden voor nieuwe motoren tot en met 300 kW en in 2020 voor nieuwe motoren groter dan 300 kW.

Om de effecten door te rekenen van voorgenomen beleidsmaatregelen voor de milieuprestaties van de binnenvaartvloot in West-Europa, alsook om verdergaande beleidsscenario's te verkennen, heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu medio 2015 opdracht gegeven voor een verkenning. Het rapport van deze verkenning, uitgevoerd door de onderzoeksbureaus STC-Nestra en RebelGroup, hierbij ondersteund door het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB), treft u bijgaand aan[12]. Een samenvatting van het rapport is separaat bijgevoegd[13].

Het Ministerie van IenM wil het rapport gebruiken als grondslag voor de Nederlandse inzet in de richting van de (andere lidstaten van) van de EU en de CCR, over zowel ambities voor verdere verduurzaming van de binnenvaart als de aanpak hiervan. Ter voorbereiding van de inbreng in het internationale overleg, bespreekt het Ministerie van IenM het rapport met betrokken partijen op nationaal niveau, met name brancheorganisaties, provincies, havenbedrijven en banken. De Nederlandse inzet in het internationale overleg is tweeledig:

1. Meer ambities zijn nodig voor vergroening van de bestaande West-Europese binnenvaartvloot richting 2040. Met de met ingang van 2020 verwachte Europese regelgeving voor nieuwe motoren en de invoering van emissienormen om toegang te krijgen tot de Rotterdamse haven in 2025, worden op langere termijn nog te bescheiden resultaten geboekt;
2. Uitgaande van verdergaande vergroening van de bestaande binnenvaartvloot op vrijwillige basis, is een aanvullende aanpak nodig waarbinnen financiële ondersteuning van investeringen een noodzakelijk onderdeel is. Vanwege het internationale karakter van de

---

[12] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[13] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

binnenvaart en vanwege borging van het Level Playing Field zal deze aanpak op Europees niveau moeten liggen.

Van de vorderingen van bovenbedoeld overleg wordt uw Kamer op de hoogte gebracht via deze voortgangsbrief, of afzonderlijk indien daartoe tussentijds aanleiding is.

Tot slot wordt hierbij gebruik gemaakt van de mogelijkheid om uw Kamer te informeren over het feit dat in Straatsburg op ambtelijk niveau overeenstemming is bereikt over uitbreiding van het CDNI Verdrag[14]. Op grond van het verdrag mogen geen delen van de lading van binnenvaartschepen als afval in de vaarweg worden geloosd. De uitbreiding betekent dat het nu eveneens verboden is om dampen van vervluchtigende vloeibare lading in de atmosfeer uit te stoten. In december van dit jaar wordt in de Conferentie van Verdragsluitende Partijen een besluit genomen over de definitieve tekst van het bereikte akkoord. Daarmee wordt de beoogde internationale overeenkomst over een verbod op het ontgassen door binnenvaartschepen een feit.

Bijlagen

1. Middellangetermijnprognose ladingvolume binnenvaart (Panteia).
2. Rapport (plus samenvatting) inventarisatie milieuprestaties bestaande binnenvaartvloot West-Europa (STC-Nestra B.V./RebelGroup).

[14] Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart.